

# HOT ROD Wild 148

## Gigamachine Night Train

Bamako sztori

Kárpátia interjú:  
idén nem játszunk motorosbulikon!



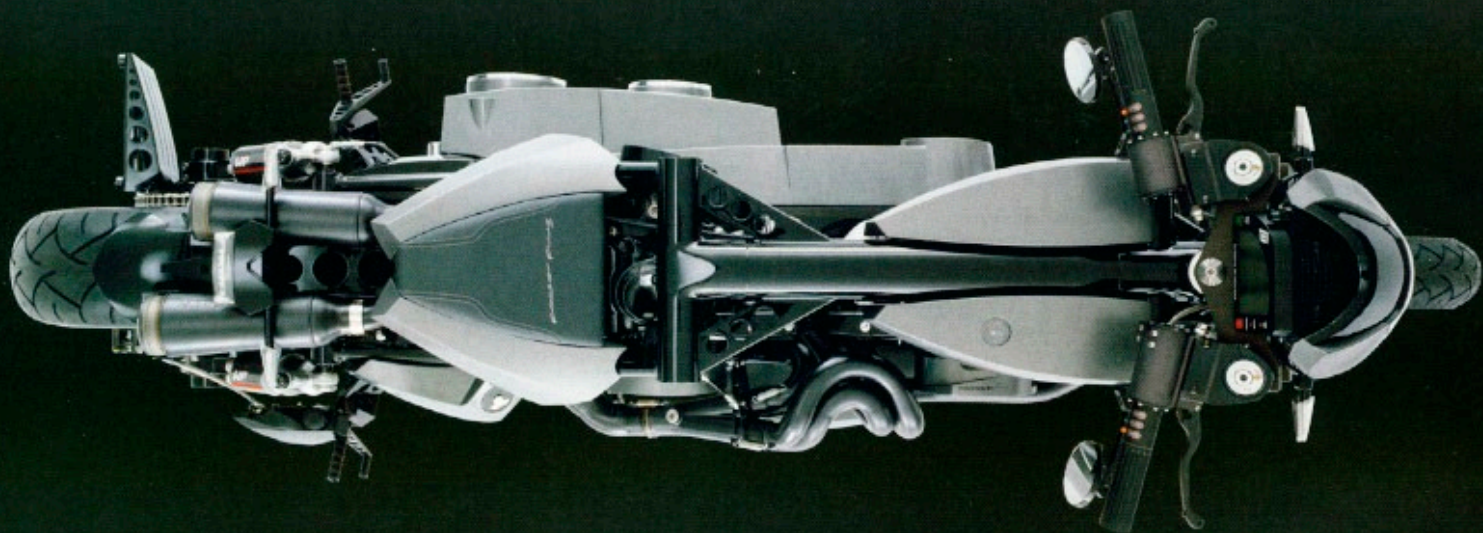
Twintrax



Zaporozec trike

Yokohama hot rod show





# TWINTRAX POWER PLUS

## MADAUS 12 ÉVES ÁLMA

*A sci-fi thrillerbe illő konstrukció leginkább a „Hogyan lehet ezzel motorozni?!” kérdést juttatja a szemlélődő eszébe. De a részleteket megfigyelve rájöhethetünk, hogy a mérettel ellentétben a kétkerekűn sok minden segíti a motorozhatóságot...*

Christopher Madaus 12 éve álmodta meg a Twintrax-et. Az egymás mögötti elhelyezésű két hajtóműves, technokrata kinézetű motornak már pusztán a méretei is több problémát okoznak. Például, ha kanyarodni támadna kedvünk.

A 47 éves német mérnöknek azonban volt ideje kidolgozni a legjobb megoldásokat. Mindent számítógépen tervezett meg, majd a kivitelezést a legprofibb szakemberekre bízta – vagy önmaga csinálta meg. Ilyen volt néhány fém elem, melynek kedvéért beiratkozott egy lakatostanfolyamra. Majd fogott egy kalapácsot...

Christopher tehát fanatikusan indult neki a misszióknak. Vett rögtön két Evo Harley-t ('95-ben járunk!), amit szét is szedett a kölni házában a garázsában. A 2680 cm<sup>3</sup>-es hajtómű jövőjére gondolt, mikor felhelyezte a két blokkot egymás mögé a munkapad-

ra. A leírás további részei, ha gyorsnak is tűnnek, cseppet sem voltak azok – ugyanis 12 évre oszlanak el!

Alapból már a vázat sem aprózta el. A gondos tervezés után egy, az atomreaktorok hegesztési technológiájában jártas céghez fordult, ők hegesztették, hajlították a rozsdamentes csöveket. A váz az elkészülte után fekete színterézést kapott.

Az elemek tervezése közben szép lassan készült a hajtáslánc is, amely saját építésű átvitelrel működik. A burkolat alatt egy Gates fogasszj köti össze a két motorblokkot, és egy második fogasszj gondoskodik a szárazkuplung meghajtásáról.

„Nagy dilemma volt a két blokk elhelyezése. Ha a hátsó kissé jobbra van, akkor a kuplunghoz vezető szij a két motort összekötő szijon belülré is kerülhetne. De inkább a folyamatos vonalat válasz-





tottam, így maradt a kuplungfedél kiemelkedése, és a reménytelen hűtés miatt egy ventilátort is be kellett építenem a hátsó hengerekhez!" – mondja Christopher. A hátsó hajtásnál viszont láncos megoldást választott, ezzel pár centit nyert a széles blokk külső méretéből.

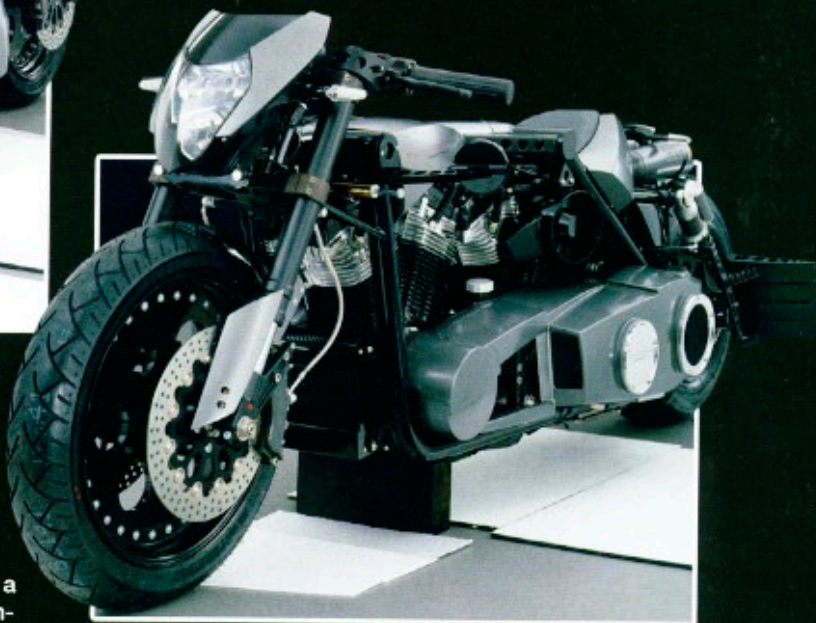
A motor elemei Cad tervek alapján, alumíniumból készültek. Az első pillanatra kaotikusnak tűnő alkatrészszorgia jobban megfigyelve rendezettségét takar. Az egyedileg szinte csomószerű alakba hajlított könyökök itt-ott kitérnének, és főszerepet vállalnak a látványból. A nyugodtan vezethető motor képét talán ez töri leginkább össze. Én egy picit feszült lennék, ha folyamatosan a térde mellett lenne egy pár, 400 fokos hőmérsékletű csődarab. Bár lehet, hogy van, aki meg tudná szokni...

A könyökök Supertrapp csövekben végződnek, a hangeffektusok igencsak felkeltik a figyelmet. Az elrendezés japán klasszikus sorozhoz illően 4 a 2-be, csak aszimmetrikus véggel, és rugalmas felfüggesztéssel szerelve.

A kormánykarok elméletben nem tartalmaznak újdonságot, mégis különlegesek. Egy alumínium tömbből lettek kifarva, és nagy

átmérőjű markolattal lehet húzni a gázt. A kezelőgombok az íves felületbe kerültek beépítésre. Korszakalkotó a műszerfal, melyen számítógépes felületként jelenik meg a sebesség és a fordulatszám mellett számos további adat.

Christopher a sebességváltóház, a tank és a szpojler lámpaházának lemezbortítását előbb agyagból mintázta meg, és a kívánt eredmény eléréséig finomította. A tanknak látszó tárgy tehát csak egy burkolat...



**Masszív technika: két összekapcsolt, léghűtéses, 45 fokos V-Twin, 2680 cm<sup>3</sup> hengerűrtartalom, 206 centis tengelytáv, és teletankolva 400 kilós össztömeg.**

